Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4694**

16. Wahlperiode 15. 03. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/4464 –

Behinderung der Sport- und Freizeitschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Sportschifffahrt in Binnen- und Seegewässern ist in Deutschland nicht nur ein beliebtes Hobby in allen Bevölkerungskreisen, sondern auch Motor der Tourismuswirtschaft in vielen Regionen. So etwa an der Nord- und Ostseeküste, auf der mecklenburgischen Seenplatte, im Spreewald, am Bodensee, am Rhein und an vielen anderen Seen und Wasserstraßen. Vor diesem Hintergrund ist es im Interesse sowohl der Sportler wie auch der Allgemeinheit, dass die überkomplexen Regelungen in der deutschen Sport- und Freizeitschifffahrt reduziert oder zumindest nicht weiter verschärft werden, um den Zugang zu dieser Freizeitbeschäftigung nicht weiter zu erhöhen und dadurch dem Sport wie auch der damit verbundenen Tourismuswirtschaft zu schaden.

1. Wie hat sich in den vergangenen Jahren die Zahl der Unfälle in der Sport- und Freizeitschifffahrt im Vergleich zur Zahl der vorhandenen Boote und Bootsführerscheine entwickelt?

Über Sportbootunfälle gibt es bislang keine umfassenden eigenen Statistiken. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung und Landesbehörden befinden sich in Gesprächen über eine zentrale Unfalldatenbank. In dieser sollen dann auch die Unfälle mit Sportbooten gesondert erfasst werden.

2. Wie hoch ist das Unfallrisiko in der Sport- und Freizeitschifffahrt im Vergleich mit anderen Sportarten, wie z. B. Ski oder Motorrad fahren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Eine Einschätzung des Unfallrisikos im Detail ist ohne Unfallstatistiken nicht möglich.

3. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die Einführung einer Kennzeichnungspflicht für Boote der Sport- und Freizeitschifffahrt zur See erwägt?

Ja.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. März 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

4. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt ein?

Durch eine Kennzeichnungspflicht für Sportboote im Seebereich würde die Arbeit der Vollzugsbehörden und Seenotrettungsdienste erleichtert. Diebstähle, Umweltvergehen und Verstöße gegen die Verkehrsregeln könnten besser verfolgt und geahndet werden. Die Seenotrettungsdienste könnten zum Beispiel die Schiffe schneller erkennen und deren Touren nachvollziehen.

5. Hält die Bundesregierung die Folgen eines etwaigen Eingriffs für die Sport- und Freizeitschifffahrt für verhältnismäßig im Vergleich zu den vermutlich geringen positiven Auswirkungen auf die Sicherheit des Verkehrs?

Die Untersuchung der Verhältnismäßigkeit ist Bestandteil der Gesamtprüfung, insbesondere mit Blick auf die zu erwartenden erheblichen positiven Auswirkungen auf die Sicherheit der Sportschifffahrt, wie in der Antwort zu Frage 4 ausgeführt.

6. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die Einführung weiterer Ausrüstungsvorschriften für Boote der Sport- und Freizeitschifffahrt erwägt?

Gemäß der Empfehlung Nr. 3 des Arbeitskreises VIII des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages vom 26. Januar 2007 prüft die Bundesregierung, ob eine Ausrüstungspflicht für Sportboote mit bestimmten Gegenständen sinnvoll ist.

7. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt ein?

Eine Ausrüstungspflicht zum Beispiel mit Radarreflektoren, GPS-Empfängern mit MOB-Taste, UKW-Funkgeräten, Rettungswesten und Sicherheitsleinen könnte die Sicherheit in der Sportschifffahrt erhöhen und Menschenleben retten.

8. Hält die Bundesregierung die Folgen eines etwaigen Eingriffs für die Sport- und Freizeitschifffahrt für verhältnismäßig im Vergleich zu den vermutlich geringen positiven Auswirkungen für die Sicherheit des Verkehrs?

Die Untersuchung der Verhältnismäßigkeit ist Bestandteil der Gesamtprüfung, insbesondere mit Blick auf die zu erwartenden erheblichen positiven Auswirkungen auf die Sicherheit der Sportschifffahrt, wie in der Antwort zu Frage 7 ausgeführt.

9. Ist es richtig, dass die Bundesregierung eine Begrenzung der Gültigkeit des Bootsführerscheins See auf bestimmte Küstenregionen (z. B. innerhalb einer bestimmten Seemeilengrenze) erwägt?

Die Bundesregierung ist durch den diesbezüglichen Beschluss der Sicherheitskonferenz für die Sportschifffahrt im Seebereich vom 6. April 2006 aufgefordert, eine Begrenzung des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer vorzunehmen. Die Umsetzung des Beschlusses wird derzeit im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt durch eine solche zusätzliche Regulierung ein?

Durch die Begrenzung des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer kann die Sicherheit in der Sportschifffahrt erhöht werden.

11. Hält die Bundesregierung die Folgen eines etwaigen Eingriffs für die Sport- und Freizeitschifffahrt für verhältnismäßig im Vergleich zu den vermutlich geringen positiven Auswirkungen für die Sicherheit des Verkehrs?

Die Untersuchung der Verhältnismäßigkeit ist Bestandteil der Gesamtprüfung, insbesondere mit Blick auf die zu erwartenden erheblichen positiven Auswirkungen auf die Sicherheit der Sportschifffahrt, wie in der Antwort zu Frage 10 ausgeführt.

12. Wie soll gegebenenfalls die Befahrung von Gebieten außerhalb dieser bestimmten Gebiete geregelt werden?

Die Bundesregierung hält es für sachdienlich, dass zunächst die Prüfung einer möglichen Begrenzung des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins See auf zu bestimmende Gewässer abgeschlossen werden sollte, bevor gegebenenfalls eine Regelung für die Befahrung von Gebieten außerhalb des Geltungsbereichs des Sportbootführerscheins erarbeitet wird.

13. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die zeitliche Begrenzung der Gültigkeit des Bootsführerscheins See und/oder des Bootsführerscheins Binnen erwägt?

Nein.

14. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den voraussichtlichen finanziellen und zeitlichen Mehraufwand zur Verlängerung des Führerscheins ein?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, in welchem Maße und mit welcher Häufigkeit Inhaber eines Bootsführerscheins von diesem Gebrauch machen, und ob die Kosten für die Erneuerung im Verhältnis zu diesem Nutzen stünden?

Nein.

16. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt ein?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

17. Hält die Bundesregierung die Folgen eines etwaigen Eingriffs für die Sport- und Freizeitschifffahrt für verhältnismäßig im Vergleich zu den vermutlich geringen positiven Auswirkungen für die Sicherheit des Verkehrs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

18. Ist es richtig, dass die Bundesregierung die Einführung einer bootsgrößenunabhängigen Funkzeugnispflicht erwägt?

Die derzeit geltende Funkzeugnispflicht bezieht sich auf die jeweilige an Bord befindliche Funkanlage, nicht auf die Bootsgröße. Änderungen an diesem Prinzip sind nicht vorgesehen.

19. Werden in diesem Zusammenhang Regelungen erwogen, um z. B. bei Charterbooten, die zwar über eine Funkanlage verfügen, obwohl diese auf Grund der Größe des Bootes nicht vorgeschrieben wäre, die Führung des Schiffes auch ohne vorliegendes Funkzeugnis zu ermöglichen, wenn – wie im Ausland üblich – die Funkanlage für den Gebrauch gesperrt wird?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

20. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung einer solchen zusätzlichen Regulierung auf die Entwicklung der Sport- und Freizeitschifffahrt ein?

Eine solche Regulierung wäre geeignet, die Sicherheit der Sport- und Freizeitschifffahrt ebenso wie die Sicherheit der Berufsschifffahrt zu gefährden.

21. Hält die Bundesregierung die Folgen eines etwaigen Eingriffs für die Sport- und Freizeitschifffahrt für verhältnismäßig im Vergleich zu den vermutlich geringen positiven Auswirkungen für die Sicherheit des Verkehrs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

22. Erwägt die Bundesregierung weitere Maßnahmen mit Wirkung auf die Sport- und Freizeitschifffahrt?

Ja.

23. Welche sind dies, und welche Gründe veranlassen die Bundesregierung zu diesen Erwägungen?

Die Bundesregierung erwägt neben einer Prüfung der weiteren Empfehlungen des Arbeitskreises VIII des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages, insbesondere die Empfehlung Nr. 1 hinsichtlich einer weitergehenden Zusammenführung der Rechtsvorschriften über Sport- und Freizeitschifffahrt im Seebereich umzusetzen. Ziel ist es, die Rechtsvorschriften den heutigen Anforderungen der Schifffahrt anzupassen und für mehr Transparenz und Klarheit zu sorgen, ohne das Sicherheitsniveau zu verringern.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333